Deutscher Bundestag **Drucksache 17/583**
17. Wahlperiode 28. 01. 2010

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Jan Korte, Ulla Jelpke, Jutta Krellmann, Petra Pau, Jens Petermann, Raju Sharma, Frank Tempel und der Fraktion DIE LINKE.

Folgen der Privatisierung der Sicherheit auf deutschen Flughäfen

Seit Wochen beschäftigt die Diskussion über die Sicherheit auf Flughäfen nicht nur in der Bundesrepublik Deutschland die Öffentlichkeit. Dabei stehen, wie es häufig geschieht, technische Aspekte im Vordergrund (Stichwort „Nacktscanner“). Kritik an den Folgen der Privatisierung von Kontroll- und Sicherheitsaufgaben auf deutschen Flughäfen, wie sie auch aktuell aus Kreisen der Gewerkschaft der Polizei geäußert wird, wird kaum beachtet.

Auf der Internetseite des Nachrichtensenders n-tv wird der Vorsitzende der Gewerkschaft der Polizei für den Bereich Bundespolizei, Josef Scheuring, am 28. Dezember 2009 zitiert: Die Privatisierung und der damit verbundene Kostendruck habe „dramatische Auswirkungen“ für die Sicherheit. Bei der Vergabe der Aufträge für Flughafenkontrollen „gibt es nur ein Kriterium – den Preis“. Dieses Verfahren sei „vollkommen unverantwortlich“ (www.n-tv.de).

Die Kontrollen an den Flughäfen seien „eine hoheitliche Aufgabe, die der Staat übernehmen muss“, kommentiert Josef Scheuring in dem Artikel die Feststellung, dass nur noch etwa 10 Prozent des Sicherheitspersonals an Flughäfen von der Bundespolizei käme und der Großteil von Privatunternehmen gestelltes Personal sei. Die Fraktion DIE LINKE. hat schon im Jahre 2007 (Bundestagsdrucksache 16/7108) in einem Antrag im Deutschen Bundestag die Wiederverstaatlichung dieser Aufgaben gefordert.

Sein Kollege Konrad Freiberg wird in der Rheinischen Post zum selben Thema in einer anderen Zeitung zitiert: „Teilweise verdienen die Mitarbeiter gerade einmal 7,50 Euro pro Stunde, melden sich deswegen krank oder haben einen Nebenjob. Das sind Zustände, die bei einem so wichtigen Punkt wie der Sicherheit im Flugzeugwesen nicht hinnehmbar sind“ (www.rp-online.de).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche sicherheitsrelevanten Kontrollen und sonstigen Tätigkeiten, einschließlich der Gepäck- und Zugangskontrollen, die bis zum Beginn der Privatisierung vom Bundesgrenzschutz/der Bundespolizei oder anderen staatlichen Stellen wahrgenommen wurden, werden heute von privaten Dienstleistern ausgeführt?
2. Auf welcher gesetzlichen Grundlage findet diese Übertragung von Aufgaben der Bundespolizei auf private Sicherheitsdienste statt?
3. Kann die Bundesregierung die von der Gewerkschaft der Polizei genannte Angabe bestätigen, dass nur noch 10 Prozent aller Sicherheitskräfte von der Bundespolizei gestellt werden?
4. Kann die Bundesregierung die Höhe der Löhne von 7,50 Euro bis 10 Euro bestätigen?

5. In welchem Umfang müssten der Etat und das Personal der Bundespolizei wachsen, um auf private Sicherheitsdienste verzichten zu können?
6. Nach welchen Kriterien werden Tätigkeiten an private Dienstleister vergeben oder bei der Bundespolizei belassen, und wer entscheidet jeweils über eine derartige Vergabe?
7. Wie werden die eingesetzten privaten Kräfte ausgebildet, und gibt es eine Art Einführungsphase unter Anleitung der Bundespolizei?
8. Welche Sicherheitsüberprüfungen werden vor der Einstellung privaten Sicherheitspersonals durchgeführt, und welche Kriterien führen zu einem Ausschluss von der Tätigkeit?
9. Wie werden private Sicherheitsangestellte ausgebildet, wie lange dauert die Ausbildung, und welche Inhalte werden vermittelt?
10. Wie oft muss das Sicherheitspersonal an Flughäfen (privates und staatliches) an Fortbildungsmaßnahmen teilnehmen, in welchen Abständen ist eine Teilnahme erforderlich, und welche Kenntnisse werden auf Fortbildungen vermittelt?
11. Wer kontrolliert die Qualifikationen und Kompetenzen der privaten Kräfte, auf welche Weise, und in welchen Zeiträumen?
12. Gibt es gemischte Teams oder Gruppen in denselben Tätigkeitsbereichen?
13. Welche Vorgaben und Regeln stellt die Bundespolizei bei Vergabe an private Sicherheitsdienste auf (was muss wie kontrolliert und durchsucht werden, welche Personen müssen bei welchen Informationen und Anlässen genauer kontrolliert und durchsucht werden), und wie kontrolliert sie deren Umsetzung?
14. In wie vielen Fällen wurden Verstöße gegen gesetzliche Vorgaben und die in der Antwort zu Frage 13 genannten Regeln registriert, und wie wurden sie jeweils geahndet?
15. Wie viele Verträge mit privaten Dienstleistern im Bereich der Flughafensicherheit wurden in den letzten zehn Jahren aus welchen Gründen gekündigt?
16. Wie viel Zeit wird nach den Ablauforganisations- oder Personaleinsatzplänen der Bundespolizei und der Flughafenbetreiber für die Kontrollen pro Person angesetzt, und wird die Einhaltung dieser Werte den Sicherheitsdiensten vorgeschrieben?
17. Welche Zugänge zu sicherheitsrelevanten Bereichen im Flughafen werden von der Bundespolizei kontrolliert?
18. Welche Vorgaben und Regeln gelten für die Zugangskontrollen an Personal- und Wartungseingängen zu sicherheitsrelevanten Bereichen?
19. Werden die Sicherheitsvorkehrungen an den Personaleingängen zu sicherheitsrelevanten Bereichen von der Bundespolizei genehmigt und regelmäßig überprüft?
20. Welche privaten Sicherheitsdienste sind mit wie viel Personal an welchen deutschen Flughäfen beschäftigt?
21. Wie hoch ist der Umsatz der privaten Sicherheitsdienste insgesamt in der Bundesrepublik Deutschland, und welchen Anteil daran hat ihr Engagement in der Flughafensicherheit?

Berlin, den 28. Januar 2010

Dr. Gregor Gysi und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333